



## Informe técnico S-16/2012

# Investigación del abordaje del buque BESIKTAS PERA al buque SUPER FAST BALEARES, en el puerto de Valencia, el 1 de septiembre de 2011

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por el artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



## DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

### Cronología de los hechos

El 1 de septiembre de 2011, a las 09:51 horas, el buque BESIKTAS PERA desatracó del Muelle Norte del puerto de Valencia para prestar un servicio de suministro de combustible a otro buque atracado en el Muelle de Poniente. Esta era la primera vez que el BESIKTAS PERA realizaba una maniobra de aprovisionamiento en el Muelle de Poniente.

En el puente de gobierno se encontraban el capitán, el práctico, el primer oficial de cubierta y dos marineros. Como era práctica habitual en este buque, el capitán manejaba personalmente los mandos de control de los sistemas de gobierno y propulsión del buque.

A las 10:04 horas, cuando el buque se encontraba navegando a la altura de la luz roja del Muelle de Poniente, a una velocidad aproximada de 4 nudos, la proa comenzó a caer hacia estribor con riesgo de abordar al buque SUPER FAST BALEARES que se encontraba atracado en el Muelle de Levante.

El capitán reaccionó metiendo todo el timón a babor e incrementando el régimen de máquina avante, pero la proa del buque no detuvo su caída. Por recomendación del práctico, el capitán intentó una nueva maniobra evasiva poniendo el timón a la vía y dando máquina atrás toda y la hélice de maniobra de proa a babor toda.

La maniobra logró evitar la colisión frontal con el buque SUPER FAST BALEARES pero no así el rabeo de la popa a consecuencia de la inercia, que colisionó con la amura de estribor del SUPER FAST BALEARES cuando eran las 10:06 horas.

Tras poner el accidente en conocimiento del Centro de Coordinación de Emergencias del puerto de Valencia y siguiendo instrucciones de éste, el buque regresó por sus propios medios al Muelle Norte, en donde quedó atracado a las 11:00 horas. Durante la maniobra de regreso no se observó ningún fallo en los sistemas de gobierno o propulsión.

A consecuencia del impacto el buque SUPER FAST BALEARES sufrió la deformación del forro de la amura de estribor por encima de la cubierta de maniobra, mientras que el buque BESIKTAS PERA sufrió daños en las ventanas del puente y en el barandillado del alerón de la banda de estribor de la cubierta de puente. No hubo contaminación ni daños personales.



Figura 2. Daños en el BESIKTAS PERA



## DATOS OBJETIVOS

### Datos del buque y la tripulación del BESIKTAS PERA

El BESIKTAS PERA es un buque tanque con bandera de Malta, construido en el año 2009, que está dedicado al transporte de productos petrolíferos y químicos. Desde el día 22 de agosto de 2011, prestaba el servicio de suministro de combustibles y lubricantes en los puertos de Valencia y Sagunto.

Entre las características principales del buque caben destacar las siguientes: una eslora total de 98,71 m, una manga de 14,1 m, un puntal de 7,2 m, un calado máximo de 5,8 m, un arqueo bruto (GT) de 2.974, un desplazamiento de 5.979 t y un peso muerto de 4.121 t.

El equipo propulsor está configurado por un motor de 1.710 kW de potencia que acciona una hélice dextrógira de paso controlable y otro de 350 kW que acciona una hélice transversal en proa. Además, tiene tres generadores auxiliares de 365 kW cada uno.

El buque está clasificado por la sociedad Bureau Veritas, sociedad que forma parte de IACS (International Association of Classification Societies) y que ha sido reconocida por la Unión Europea.

En el momento del accidente todos los certificados del buque estaban en vigor.

El buque es propiedad de la compañía KAS TANKER CO LTD, mientras que la explotación comercial y las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) están asumidas por la compañía BESIKTAS LIKID TASIMACILIK.



Figura 3. Buque BESIKTAS PERA

La tripulación del buque estaba compuesta por catorce miembros de diversas nacionalidades: el capitán era español, los oficiales de cubierta y máquinas eran turcos, y los subalternos eran turcos y rumanos. El idioma de trabajo en el buque era el inglés.



Todos los miembros de la tripulación del buque contaban con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad necesarios para el desempeño de sus funciones.

El buque llevaba operando en el puerto de Valencia desde finales del mes de agosto de 2011. El capitán había tomado el mando en Valencia.

#### Datos del buque SUPER FAST BALEARES

El buque SUPER FAST BALEARES es un transbordador de carga rodada con bandera de España, construido en el año 2008.

Entre las características principales del buque caben destacar las siguientes: una eslora total de 209 m, una manga de 26,5 m, un puntal de 23,55 m, un calado máximo de 7,1 m, un arqueo bruto (GT) de 30.998, un desplazamiento de 22.140 t y un peso muerto de 10.140 t.

El buque es propiedad de la compañía NAVIERA CIBOULETTE, mientras que la explotación comercial y las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad están asumidas por la compañía ACCIONA TRASMEDITERRANEA.

En el momento del accidente el buque se encontraba atracado en el extremo norte del muelle de Levante por su costado de babor.



Figura 4. Buque SUPER FAST BALEARES

#### Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran de viento de componente W de fuerza 2 en la escala de Beaufort (4 a 6 nudos), buena visibilidad y mar rizada.

\* \* \*





## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Para el análisis de las circunstancias del accidente se ha tenido en cuenta los informes realizados por la Capitanía Marítima de Valencia y por el práctico que iba embarcado.

Tomando como base los gráficos dinámicos de las posiciones geográficas transmitidas por el sistema de identificación automática (SIA) del buque BESIKTAS PERA que fueron registradas por el Centro de Coordinación de Salvamento de Valencia, se ha elaborado la reconstrucción de la derrota seguida por el buque que se muestra en la figura 5:

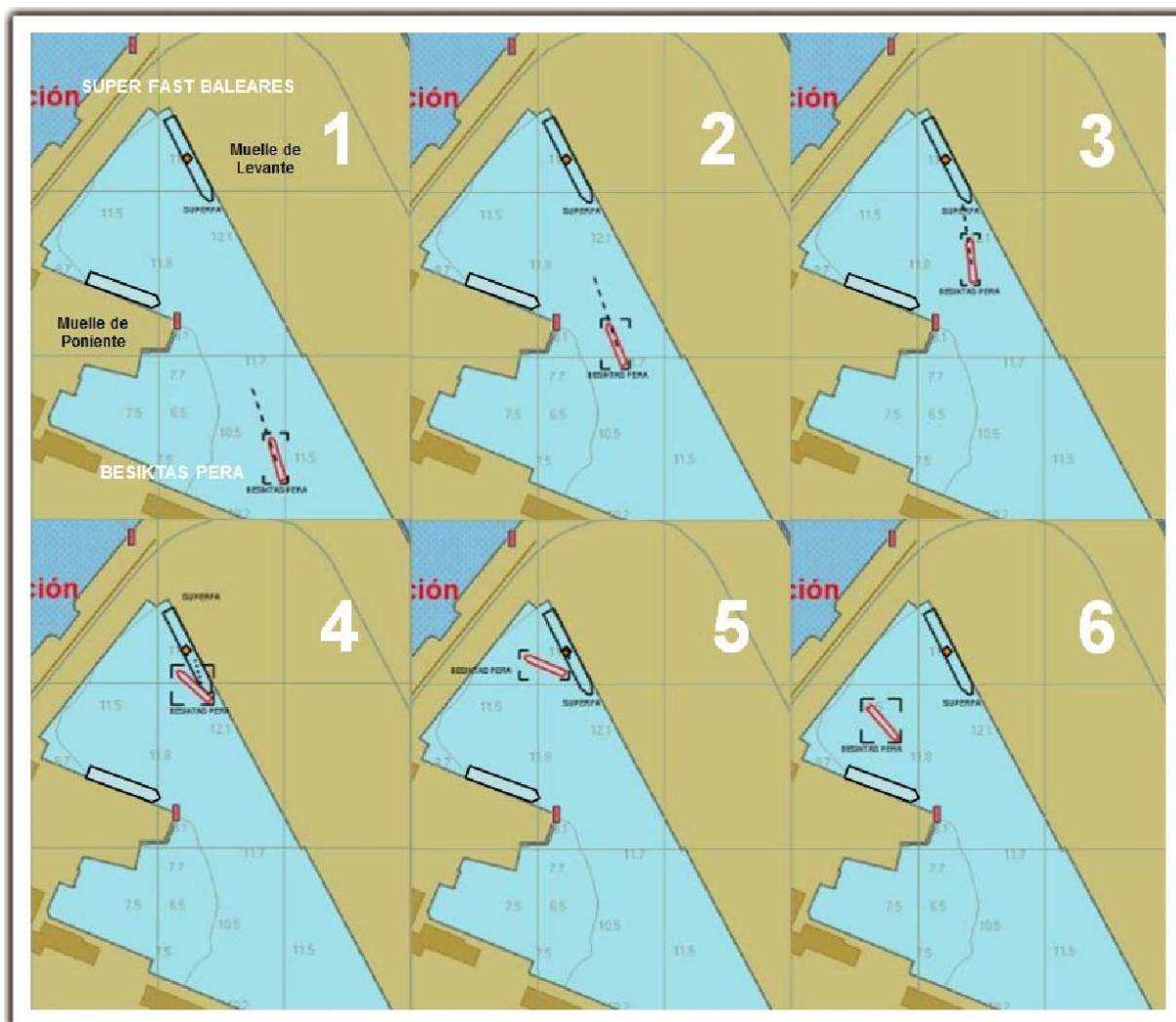


Figura 5. Reconstrucción de la derrota seguida por el buque

Posteriormente, el mismo día del accidente, con práctico a bordo y la asistencia de un remolcador con un cabo firme por la popa, se realizaron diversas pruebas para comprobar la maniobrabilidad del buque en la que estuvieron presentes dos funcionarios de la Capitanía Marítima de Valencia, un representante de la sociedad de clasificación del buque y un representante del Club de Protección e Indemnización (P&I) del armador (STEAMSHIP). El resultado de dichas pruebas fue satisfactorio, descartándose el fallo técnico como causa del accidente.



En fecha 8 de septiembre de 2011, el capitán del buque BESIKTAS PERA presentó en la Capitanía Marítima de Valencia un informe en el que consideraba factores causales del accidente un cálculo erróneo de la distancia entre los dos buques, la excesiva arrancada del buque al comenzar la maniobra y un exceso de confianza por parte suya y del práctico.

Visto lo anterior, esta Comisión ha concluido que probablemente el accidente se produjo como consecuencia de errores de planificación del capitán a bordo del buque durante la ejecución de la maniobra en la dársena portuaria. Como factor subyacente se apunta a una errónea estimación de la capacidad de maniobra del buque por parte del capitán.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas, efectúa las siguientes recomendaciones, para evitar que ocurran accidentes similares:

A la compañía BESIKTAS LIKID TASIMACILIK:

1. Que adecúe el período de familiarización con el buque de los capitanes que vayan a tomar el mando del mismo a los servicios que el buque va a prestar.

\* \* \*